

Abnormaal veel ongevallen met bestelwagens

STATISTIEK Bestelwagens veilig begrenzen?

JOHAN DE MOL (IDM, UGENT), SVEN VLASSENROOT (IDM UGENT, TU DELFT)
EN GEORGES ALLAERT (IDM UGENT)

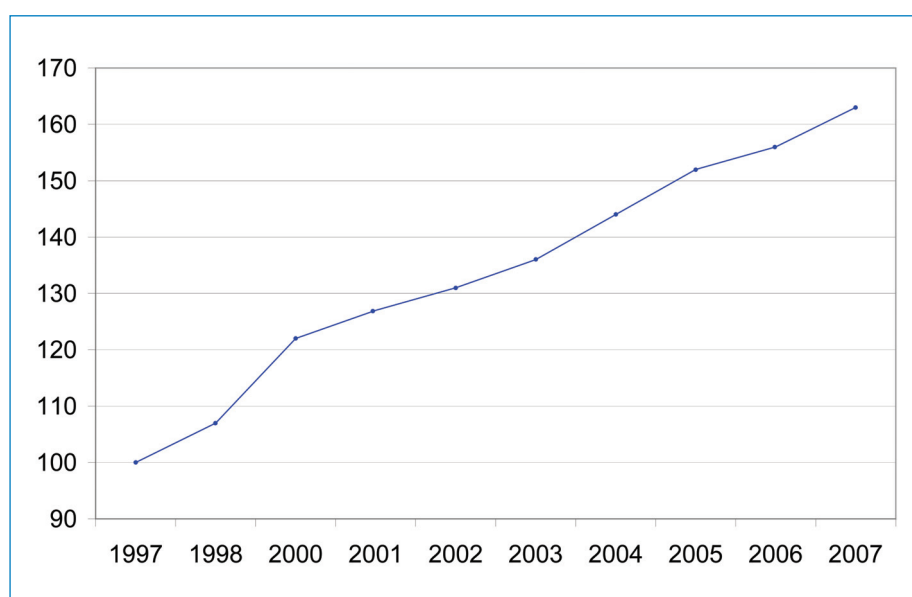
Uit de ongevallenstatistieken kunnen we afleiden dat bestelwagens geen goede zaak zijn voor de verkeersveiligheid. Vooral op autosnelwegen springt hun onveiligheid in het oog: het globale cijfer voor alle letselongevallen steeg in de periode 1991-2007 met 26%, terwijl het aantal letselongevallen met een bestelwagen in die periode met meer dan 83% toenam. Ze verdienen dan ook onze speciale aandacht. Een snelheidsbegrenzer lijkt een minimale verkeersveiligheidsmaatregel.

Zes jaar geleden publiceerde *Verkeersspecialist* de resultaten van een vorig onderzoek naar de ongevalbetrokkenheid van bestelwagens¹. Toen bleek dat het aantal ongevallen met minstens één bestelwagen in de periode van 1991-2000 drastisch was toegenomen.

Op autosnelwegen was het aantal letselongevallen bijna verdubbeld. In dat artikel werd er uitdrukkelijk voor gepleit om minimaal de Europese regelgeving met betrekking tot de maximale snelheidsbegrenzer uit te breiden tot deze voertuigen. Dat gebeurde echt niet. In welke mate die uitzonderlijke verkeersonveiligheid zes jaar later nog altijd bestaat, wordt in dit artikel onderzocht. Er wordt ook aangegeven hoe een specifiek beleid voor bepaalde verkeersdeelnemers ontwikkeld kan worden.

LICHTE VRACHTWAGENS

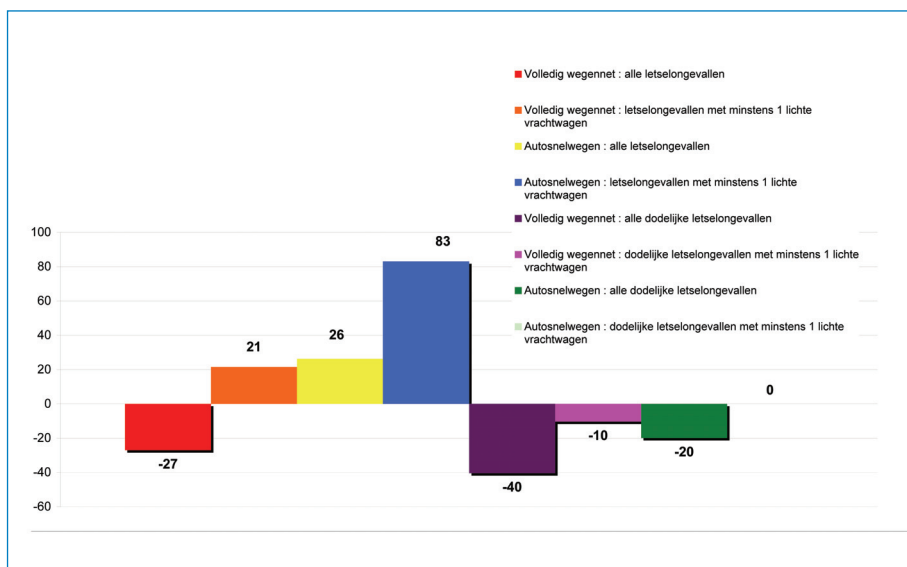
Bij de analyse van de Belgische ongevaldata — beschikbaar gesteld door het BIVV — moet men er rekening mee houden dat de cijfers slaan op de categorie 'lichte vrachtwagens < 3,5 ton'. Dit betekent dat deze categorie meer bevat dan wat men klassiek onder bestelwagens verstaat (Ford Transit, Peugeot Boxer, Mercedes Vito en Sprinter,...). Het gaat ook om uitgebouwde pickups, al dan niet met aanhangwagen voor werfvervoer, en als lichte vrachtwagen uitgebouwde voertuigen. Strikt juridisch vallen 'bestelwagens' onder de categorie N1 (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton). De FOD Mobiliteit en Vervoer definieerde een lichte vrachtwagen als: een voertuig waarbij de lengte van de laadruimte minstens 30% is van de lengte van de wielbasis. Omdat velen hun SUV (onterecht) in deze categorie inschreven werd de fiscale reglementering vanaf 1 januari 2006 verscherpt: de verhouding werd 50%². Daarenboven werden specifieke eisen gesteld naargelang de configuratie: bestelwagens met een enkele cabine en bestelwagens met dubbele cabine. Pick-ups worden fiscaal steeds als lichte vrachtwagen behandeld.



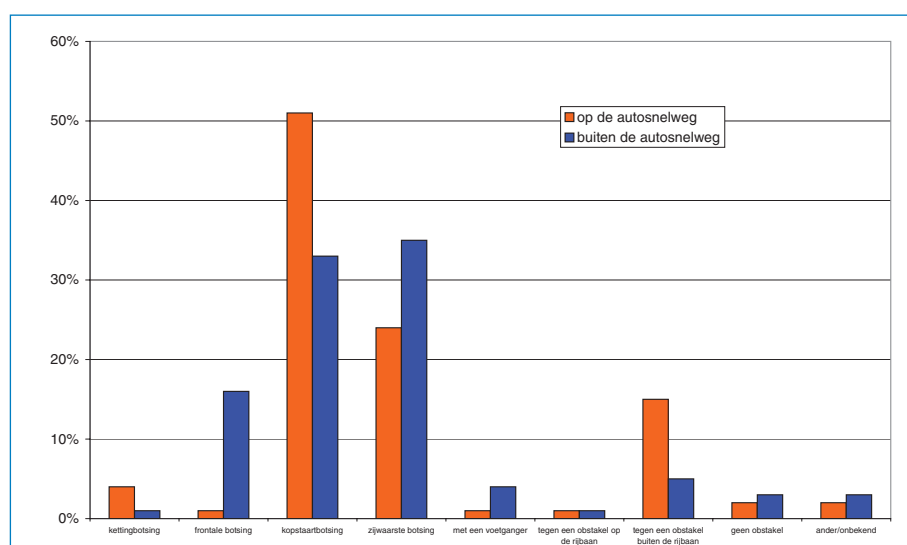
Figuur 1: Aantal lichte vrachtwagens < 3,5 ton (Bron: DIV, bewerkt door Planbureau).

¹ Zie J. De Mol, *Bestelwagens: een drama voor de verkeersveiligheid*, in *Verkeersspecialist* nr. 95, februari 2003, p. 13-16.

² Zie artikel 27 bis van het KB van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen.



Figuur 2: Evolutie van de letsel- en dodelijke ongevallen (1991-2007).



Figuur 3: Ongevallen met vrachtwagens: aard van de botsingen (2007) (Bron: FOD Economie AD SEI / Verwerking BIVV).

De strengere wetgeving vanaf 2006 heeft de populariteit van lichte vrachtwagens niet afgeremd. Het aantal lichte vrachtwagens is op 10 jaar (1997-2007) met meer dan 60% toegenomen (zie figuur 1). Uit cijfers van het NIS blijkt dat vrachtwagens (waaronder ook bestelwagens) in 2006 10% van het voertuigenpark uitmaakten.

VOORAL OP AUTOSNELWEGEN

De laatste decennia is er een algemeen dalende tendens van alle letselongevallen zowel op het volledige wegnnet als op de autowegen (zie figuur 2). Dat is niet het geval bij één categorie: het aantal letselongevallen met minstens één lichte vrachtwagen (< 3,5 ton) neemt zelfs duidelijk toe. Wanneer we alle letselongevallen op het volledige wegnnet bekijken, zien we een daling met 27%, terwijl de letselongevallen waarbij één lichte vrachtwagen betrokken is, met 21% stijgen. Alleen voor dodelijke ongevallen op autosnelwegen is er een status quo bij de lichte vrachtwagens – die we gemakshalve bestelwagens noemen. Het aandeel van de bestelwagens in alle dodelijke ongevallen op autosnelwegen is wel toegenomen van 9,9% in 1991 naar 12,4% in 2007. Voor de dodelijke ongevallen met bestelwagens op alle wegen is er gelukkig een daling

van 10%, maar de globale daling van dodelijke ongevallen (bij alle weggebruikers) is met 40% vier keer hoger.

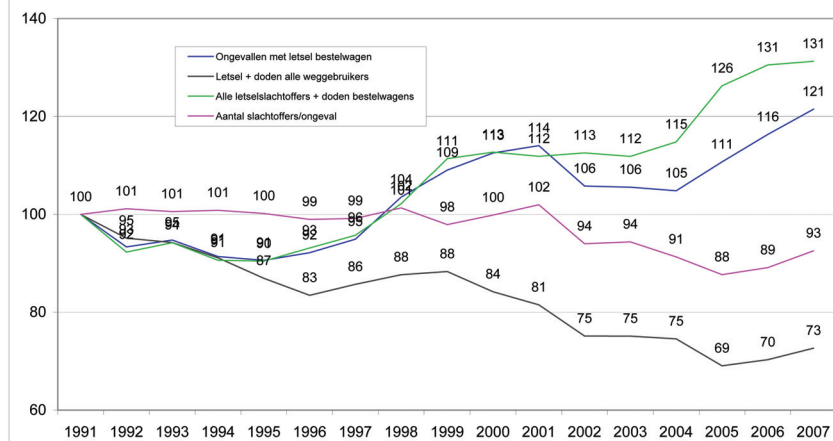
Zeer opmerkelijk in de statistieken voor autosnelwegen: globaal stijgt het aantal letselongevallen (26%), maar bij de letselongevallen met minstens één bestelwagen is er een spectaculaire stijging (+ 83%). Dat geeft duidelijk aan dat bestelwagens een ernstig veiligheidsprobleem vormen op autosnelwegen.

De ongevaloorzaken op autosnelwegen zijn beperkter dan op gewone wegen: er is geen gelijkgronds kruisend verkeer en er zijn geen tegenliggers. Ongevallen op autosnelwegen ontstaan als gevolg van verandering van rijvak (plus in- en uitvoegen) en snelheidsverschil (zowel bij constante verkeersstroom als bij vertragend verkeer als gevolg van conflicten). Hierbij wordt abstractie gemaakt van hoe en door wie dit ongeval wordt veroorzaakt: verstrooidheid, vermoeidheid of verkeerd manoeuvre van de bestuurder of een andere bestuurder.

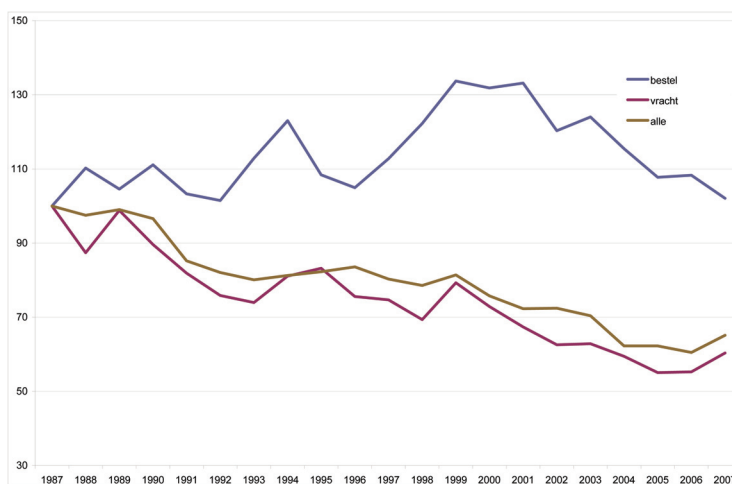
Ter aanvulling bekijken we de oorzaken van botsingen met vrachtwagens op en buiten de autosnelweg. Tussen personenauto's en vrachtauto's zijn er relatief veel kop-staartbotsingen, zijdelingse botsingen en frontale botsingen³. Op autosnelwegen gebeuren veel zijdelingse botsingen door wisselen van rijstrook. Daarbij dient opgemerkt dat ongevallen met vrachtwagens – in mindere mate voor bestelwagens – ook ontstaan doordat andere weggebruikers geen rekening houden met de specificiteit van vrachtwagens. Casteels en Godart⁴ stellen dat ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen hoofdzakelijk kop-staartbotsingen zijn, die op hun beurt te wijten zijn aan niet-naleving van de maximumsnelheden en de veiligheidsafstanden. Gelijkaardige analyses voor bestelwagens zijn niet beschikbaar maar de specifieke oorzaken op autosnelwegen – kopstaartbotsingen en zijwaartse botsingen – zullen als gevolg van de hogere snelheid van bestelwagens, ook hier aanwezig zijn.

³ L. Van Kampen en C. Schoon (1999). De veiligheid van vrachtauto's: Een ongevals- en maatregelenanalyse. R-99-31. SWOV, Leidschendam, 108 p.

⁴ Y. Casteels en B. Godart (2008). Vrachtwagenongevallen onder de loep, in *Via Secura*, 78, p. 8-11.



Figuur 4: Evolutie aantal letselongevallen en het aantal slachtoffers per ongeval.



Figuur 5: Evolutie doden en gewonden Nederland (bron: SWOV).

In figuur 4 zien we dat zowel het aantal ongevallen met minstens één bestelwagen als het aantal slachtoffers per ongeval met minstens één bestelwagen, van 1991 tot 2001 steeg. Het aantal ongevallen is met 21% gestegen, het aantal slachtoffers per ongeval is met 7% gedaald.

Bij een vergelijking van de letselongevallen zien we dat het aantal letselongevallen met bestelwagens sterk stijgt, terwijl het aantal letselongevallen voor alle weggebruikers daalt. Ook opvallend: het aantal slachtoffers (gewonden + doden) van ongevallen waarbij minstens één bestelwagen is betrokken, blijft stijgen: in 2007 lag het cijfer 31% hoger dan in 1991.

EVOLUTIE IN HET BUITENLAND

Ook in Nederland en Duitsland stellen we een specifieke verkeersonveiligheid bij bestelwagens vast. In Groot-Brittannië daarentegen volgen de cijfers voor bestelwagens de dalende trend van de globale ongevallencijfers.

Nederland

Het aantal slachtoffers daalt wel sterker in Nederland dan in België, maar houdt evenmin gelijke tred met de dalende trend in de globale cijfers. Bij onze noorderburen stond het aantal

slachtoffers bij bestelwagengerevallen in 2007 ongeveer op het peil van 1987 (zie figuur 5), terwijl er in België een duidelijke toename is: in 2007 +31% in vergelijking met 1991 (zie figuur 4). In Nederland is er nog wel een sterk verschil in de evolutie van het aantal slachtoffers bij bestelwagengerevallen en van het aantal slachtoffers bij vrachtwagengerevallen en bij alle vervoermiddelen.

Duitsland

In Duitsland is het probleem van bestelwagens iets groter dan in België. De letselongevallen waarbij minstens één bestelwagen is betrokken, zijn gestegen van 10.173 in 1991 naar 18.815 in 2007⁵. Dat is een toename met 85%, terwijl er voor de meeste wagens voor goederenvervoer een daling of lichte stijging is. Wanneer men 1995 en 2007 vergelijkt, is het aantal ongevallen toegenomen van 15.463 naar 18.815 (+22%).

Een onderzoek van GDV (Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft)⁶ geeft aan de

onveiligheid van bestelwagens vaak samenhangt met een te hoge snelheid. Bij ongevallen bij snelheden boven 120 km/uur zijn er nog een aantal bijkomende vaststellingen:

- in 90% van de ongevallen is het de schuld van de bestuurder van de bestelwagen;
- vermoeidheid, indommelen en onoplettendheid zijn drie keer zo vaak vertegenwoordigd als bij lagere snelheden. Een indicatie daarbij is dat bij hoge snelheden en in kritieke situaties er niet voldoende reactietijd (remmen, ontwijkende manoeuvres) meer is;
- Overlading en slechte verdeling van de goederen en niet goed vastgebonden lading, hebben een negatieve impact op het remmen en het rijden.

Groot-Brittannië

In Groot-Brittannië geven de ongevaldata voor bestelwagens een totaal ander beeld. Niet alleen is er een daling van het aantal letselongevallen met bestelwagens (-29% in 2007 in vergelijking met 1997), die daling volgt ook de dalende trend

⁵ Statistisches Bundesamt, Verkehr. Unfälle von Güterkraftfahrzeugen im Straßenverkehr 2007, Wiesbaden 2009, p. 71.

⁶ Tekst persconferentie (2003) GDV op http://www.gdv.de/Presse/Pressearchiv_Linkliste/Pressemedien_2003_Uebersicht/inhaltsseite11786.html



Foto: Kluwer

Sommige bedrijven begrenzen hun bestelwagens nu al vrijwillig op 120 of 130 km/uur. Het lijkt nuttig een acceptatieonderzoek uit te voeren.

van alle letselongevallen. Wanneer men de verdeling van de ongevallen bij alle goederenvervoer ontleeft, stelt men vast dat de letselongevallen op alle wegen verminderen. De vermindering is wel het laagst op autosnelwegen (-2%). Voor andere wegen ligt dat cijfer in 2007 30% lager dan in 1997.

SNELHEID ALS PROBLEEM

In de cijfers voor België, Nederland en Duitsland zien we dat de onveiligheid bij bestelwagens in veel mindere mate afneemt dan bij de andere weggebruikers. Groot-Brittannië bewijst dat de onveiligheid van bestelwagens in het bijzonder maar ook van al het vrachtvervoer teruggedrongen kan worden. Voor België is het aantal letselongevallen op autosnelwegen met minstens één bestelwagen drastisch verhoogd terwijl dit voor alle letselongevallen gedaald is. Een diepgaand onderzoek over de ongevaloorzaken is niet voorhanden, maar de vraag rijst of geladen bestelwagens wel op een veilige manier 120 km/uur en meer kunnen rijden.

Uit de data van Duitsland kan men afleiden dat 10% van de ongevallen met bestelwagens op de autosnelweg gebeuren, 63% in de bebouwde kom en 27% buiten de bebouwde kom. Men kan niet afleiden in welke mate snelheid in het geding is, maar dikwijls wordt in Duitsland zelf naar de onaangepaste snelheid verwezen.

Wanneer men de analyse van het Duitse Verband der Automobilindustrie (VDA) er op naleest, is er geen enkel probleem met de ongevallen van bestelwagens op autosnelwegen. Nochtans werd in 2008 voorgesteld om de snelheid van bestelwagens te begrenzen op 130 km/uur. In een land waar er op bepaalde delen van autosnelwegen geen snelheidsbeperking is voor auto's maar ook niet voor lichte vrachtwagens, leidde dit tot hevige debatten. Het Bundesanstalt für Straßenwesen stelde vast dat het aantal ongevallen met bestelwagens

tussen 1996 en 2007 verdrievoudigd was⁷. Het beperken van de maximumsnelheid werd gemotiveerd met verkeersveiligheidsargumenten, brandstofverbruik en herstellingskosten.

SNELHEIDSBEGRENZER

Een minimale verkeersveiligheidsmaatregel zou het beperken van de maximale snelheid voor bestelwagens via een maximale snelheidsbegrenzer, moeten zijn. Hiertoe volstaat het om de Richtlijn 2002/85/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 (tot wijziging van Richtlijn 92/6/EEG van de Raad betreffende de installatie en het gebruik in de Gemeenschap van snelheidsbegrenzers in bepaalde categorieën motorvoertuigen) uit te breiden tot de Categorie NI (voor het vervoer van goederen bestemde voertuigen met een maximale massa van ten hoogste 3,5 ton). Momenteel stelt men vast dat sommige bedrijven vrijwillig de bestelwagens begrenzen op 120 of 130 km/uur. Het lijkt nuttig om hierover een acceptatieonderzoek bij bedrijven en andere weggebruikers uit te voeren. Het beperken van de snelheid kan ook de arbeidsongevallen – onder meer werfverkeer – doen dalen.

De hoogte van deze maximale begrenzing van bestelwagens moet niet alleen gemeten worden naar het specifieke voertuig (de bestelwagen) toe, maar moet geplaatst worden in een globaal snelheidsmanagement. Ofwel opteert men voor een snelheidsmaximum van 100 km/uur (op dit moment de maximale snelheidsbegrenzing voor autobussen vanaf meer dan 8 personen), van 90 km/uur (voor vrachtwagens > 3,5 ton) of van 120 tot 130 km/uur (de maximale snelheid voor personenwagens).

⁷ <http://www.die-topnews.de/tempolimit-fuer-klein-transporter-35073>.

Buiten het feit dat men in het laatste geval moet kiezen tussen 120 of 130 km/uur blijft het probleem van de snelheid van voertuigen met aanhangwagens (klassieke aanhangwagens en caravan). Het lijkt om deze reden eerder aangewezen om te kiezen voor een snelheid van 90 of 100 km/uur. In Nederland is de maximale snelheid voor aanhangwagens < 3,5 ton opgetrokken van 80 naar 90 km/uur omdat er op die manier minder grote snelheidsverschillen ontstaan tussen personenauto's en bestelauto's met aanhangwagens en de rest van het verkeer. De maximale snelheid voor motorvoertuigen met aanhangwagens is in Groot-Brittannië 96 km/uur; in Frankrijk 90 km/uur. In België is dit nog steeds 120 km/uur (< 3,5 ton) terwijl alle Europese landen een maximale snelheid hebben die meestal lager is dan 100 km/uur.

Aangezien het aantal ongevallen van bestelwagens met gewonden op het volledige verkeerswegennet nog steeds stijgt – in tegenstelling met de dalende ongevallentendens voor alle weg-

gebruikers – is het zinvol om te pleiten voor een Intelligente Snelheidsaanpassing voor bestelwagens. Op deze wijze kunnen ongevallen met bestelwagens binnen en buiten de bebouwde kom vermeden worden of kan de ernst ervan verminderd worden. Vermits dit kan gecombineerd worden met het aansturen van een toerentalbegrenzing, kan extra bespaard worden op brandstof-, banden- en remkosten.

Nu de snelheidskaarten voor Vlaanderen steeds meer vorm krijgen, zou een inbouw van ISA in bestelwagens een middel zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. Dat daarbij – naast het verhogen van de verkeersveiligheid – ook de kwaliteit van de leefomgeving kan verhogen en de kosten voor het bedrijf kunnen worden gedrukt, is een bijkomende motivatie om de inbouw van ISA in bestelwagens te bepleiten. Het lijkt zinvol om een aantal trials met bestelwagens op te zetten in die gebieden die reeds over een voldoende groot dekkingsgebied beschikken.

SAMENVATTING

In de ongevallenstatistieken voor België zien we dat de cijfers voor bestelwagens de globale, dalende trend niet volgen. Op autosnelwegen is er zelfs een spectaculaire stijging met 83% in het aantal ongevallen met bestelwagens. Cijfers uit Nederland en Duitsland laten een gelijkaardige trend zien. Hoewel geen diepgaand onderzoek naar de ongevaloorzaken voorhanden is, lijkt zinvol om minstens te onderzoeken of er in bestelwagens een snelheidsbegrenzer moet worden ingebouwd.

Trefwoorden: bestelwagen, onderzoek, ongeval, snelheidsbegrenzer.

KORT

De Lijn en MIVB beleven recordjaar in 2008

De Lijn en MIVB vervoerden in 2008 allebei een recordaantal reizigers. Dat blijkt uit de jaarcijfers die beide vervoermaatschappijen eind mei publiceerden.

De Lijn telde 508 miljoen ritten, dat zijn er 25 miljoen of 5% meer dan in 2007. Volgens De Lijn is de groei het gevolg van investeringen in extra aanbod en het toenemend aantal abonnees. Door de reizigerstoename kon de Vlaamse vervoersmaatschappij in 2008 370 nieuwe jobs creëren. Net als in 2007 realiseerde De Lijn een budgettaire evenwicht. De overheidsdotatie steeg tot 943 miljoen euro tegenover 733 miljoen euro in 2007.

Bij de MIVB steeg het aantal ritten naar 286,1 miljoen, ruim 8,8 miljoen of 3% meer dan in 2007. De Brusselse vervoersmaatschappij wijst voor haar succes op de investeringen in nieuwe voertuigen, de lancering van de MoBIB-chipkaart en de introductie van verkeerslichtenbeïnvloeding. De MIVB wierf 470 nieuwe werknemers aan. De vervoersmaatschappij is trots dat de kosten onder controle bleven ondanks een ongunstige conjunctuur en een stijging van de energiekosten.

Meer info: www.delijn.be (klik op 'Over De Lijn' - 'Jaarverslag') en www.mivb.be (klik op 'Over ons' - 'Kerncijfers')

Nieuwe NMBS-diensten: real time treininfo via sms en identiteitskaart als treinticket

Vanaf 1 september 2009 kunnen treinreizigers via sms informatie ontvangen over treinvertragingen. De NMBS biedt

twee diensten aan. Treinkaarthouders kunnen zich gratis abonneren op de informatiedienst 'My Train Info'. Die waarschuwt de reiziger vóór het vertrek over problemen (vertragingen, afschaffingen of omleidingen) op zijn gebruikelijke treintrajecten. De andere nieuwe dienst is een sms'je op aanvraag dat in real time de dienstregelingen bevat. Deze dienst kost 0,60 euro voor de inschrijving en 0,15 euro per verstuurd of ontvangen sms. Vóór de commerciële lancering van de sms-dienst in september organiseert de NMBS eerst nog een grootschalige test in juni en juli.

Begin juni lanceerde de NMBS nog een andere nieuwigheid: een ticketsysteem zonder papier; waarbij reizigers hun elektronische identiteitskaart als vervoerbewijs gebruiken. Ze kunnen dan met behulp van hun rijksregisternummer een vervoerbewijs op de website van de NMBS kopen. Wanneer de treinbegeleider tijdens een treinrit de identiteitskaart in een kaartlezer steekt, kan hij aan de hand van het rijksregisternummer zien dat er een ticket is gekocht.

De NMBS werkt ook samen met de MIVB om de reizigers één elektronisch mobiliteitsticket aan te bieden. Vanaf 1 januari 2010 zal de MIVB de metrostations uitrusten met toegangspoortjes. Daarom ontvangen reizigers met gecombineerde tickets en abonnementen NMBS+MIVB (bovenop hun NMBS-vervoerbewijs) in de loop van de volgende maanden een chipkaart, de MoBIB, waarmee ze deze poortjes kunnen openen en toegang krijgen tot de Brusselse metrostations. In de loop van 2010 wordt deze kaart het enige ticket dat reizigers nodig hebben op beide vervoersnetten.